

Tartu sadama kvartali arhitektuurivõistluse I etapi võistlustöö

13.11.2017

Märgusõna
TURRG

Seletuskiri

Üldine mõtteviis

Esmaseks eesmärgiks maa-ala planeerimisel tuleb lugeda avaliku ruumi põhistruktuuri loomine, mis toetab kogu ala terviklikku samm-sammulist arengut.

Võistlusalale kavandatavate era-investeeringute järjekord ja täpsem funktsioon on praegusel hetkel üsna prognoosimatud ning neid pole mõtet ka jäigalt ette planeerida. Samas on oluline võimaldada paindlik areng kvaliteetse linnaruumi poole, tagades maa-ala toimimise linnaruumina ka kogu arendusperioodil, mis võib kujuneda pikaajaliseks.

Seepärast on oluline alustada avalikest investeeringutest Tartu linna poolt, mis aitavad luua sellise ruumilise struktuuri, mis annab aluse järgnevateks arenguteks.

Võistlustöö mõtestab kaks kesket avalikku objekti ning keskendub nendele veidi täpsemalt võrreldes ala ülejäänud osaga. Nendeks on:

- Avaturg kui võistlusala keskne ruum.
- Haljasvöönd kui võistlusala linnaga siduv ruum.



Need objektid on mõistlik välja ehitada esimeses etapis, andes aluse ülejäänud maa-ala arengule.

Eramaadele kavandatavate uute hoonete täpsem kuju, suurus, parkimismaht ja funktsioon jäävad nahunii praeguses faasis tinglikuks. Neid on mõistlik täpsemalt kavandada üheskoos omaniku selgemate kavatsuste ja ruumiprogrammiga. Võistlustöös pakutud hoonemahtusid ei pea käsitlema ainuvõimalikuna. Praeguses faasis on oluline arvestada, et struktuur võimaldaks olemasolevate hoonete jätkuvat toimimist linnaruumi osana, sõltumata uute arenduste järjekorrast.

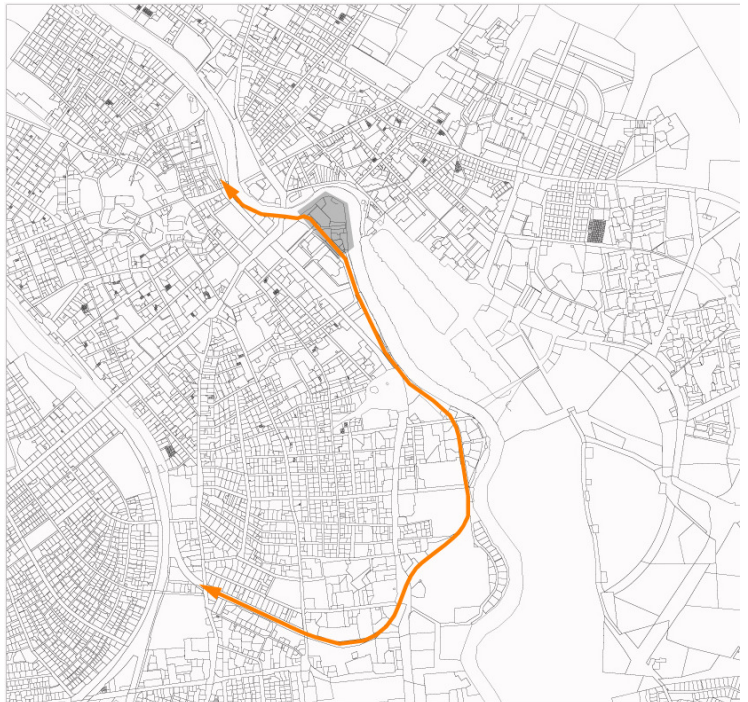
Jõeäärne ala peab kujunema avalikuks ja sidusaks, sisaldades kindlasti sadamaid ja jätkuvat promenaadi, kuid ka selle ala arendamisel on võimalik rakendada erinevaid stsenaariume, millest üks on olemasoleva eskiisi elluviimine. Me ei keskendu teadlikult jõeäärele niipalju, kui turule ja haljasvööndile, mille lahendused seni puuduvad.

Olulised valikud

Avaliku parkla asukoht. Me ei pea mõistlikuks võistlusülesande p 2.5 soovitatud parkimismaja rajamist või avaparkla säilitamist soovitatud asukohas (Väike-Turu 2). See koht on inimeste liikumisteede sõlmpunktiks, see nõuab avaramat avalikku välisruumi ning moodustab meie nägemuses osa haljasvööndist. Sinna on oluline kontsentreerida erinevaid aktiivse kasutusega avaliku ruumi funktsioone, mille hulka võib kuuluda mõni pargikohvikupaviljon, laste mänguväljak (turu külastajate lapsed jäävad heameelega sellisesse kohta mängima kui vanemad turul seiklevad), bussiootajate ala, välikohvikud, rohkelt haljastust jne. Koha kesket tähendust rõhutaks ka näiteks purskkaev. Parkimismaja asemel soovitame rajada keskse avaliku parkla turu alla. See võimaldab inimeste mugavat liikumist turu tasapinna ja parkimistasapinna vahel, mis on oluliselt mugavam võrreldes parkimismaja kõrgemate korrustega (autoga üles > jalgsi alla > jalgsi üles > autoga alla). Samuti ühendub turualune parkla ümbritseva avaliku ruumiga kõigis külgedes, sealt on lihtne minna ka bussijaama. Turuparkla vertikaalühenduste hulka soovitame lisada lifti, et muuta hõlpsamaks liikumist turuplatsilt autoni koos kaubaga.

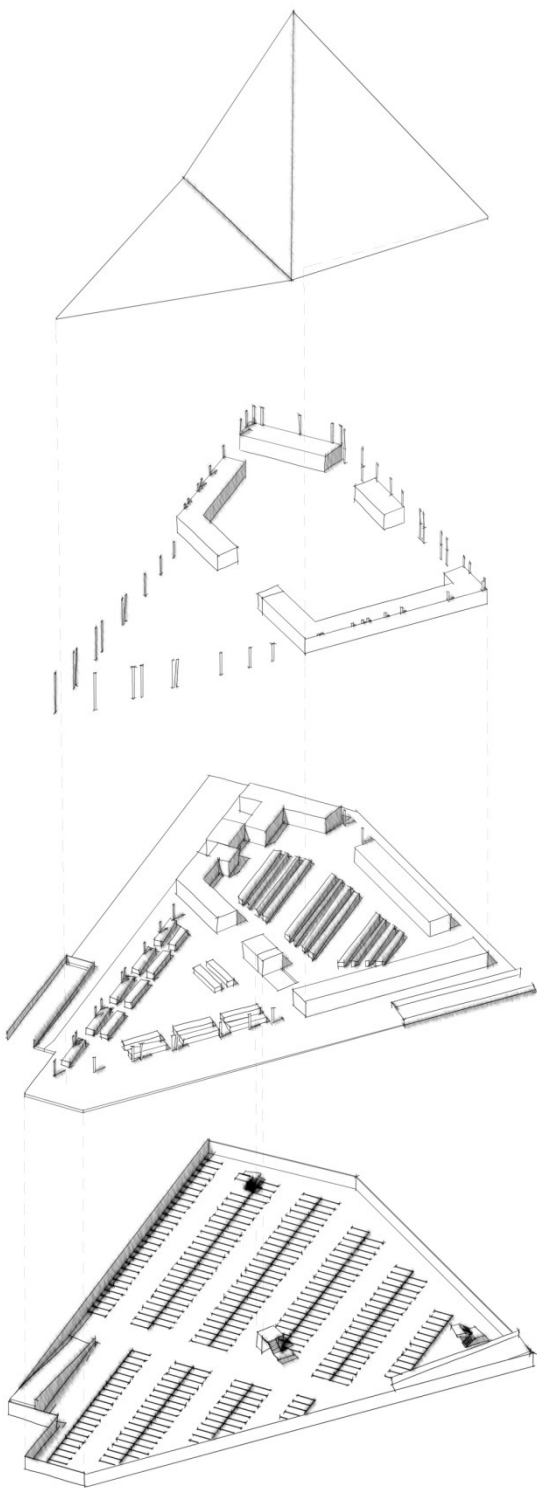
Haljasvööndi vajadus. Kui võistlusalal ja ümbruses valmivad tulevikus hooned, siis sealsete elanike, töötajate ning ka turukülastajate ja bussijaama saabuvate linnakülaliste jaoks kasvab oluliselt ootus ja vajadus inimsõbraliku ja kvaliteetse haljaspuhvri järele, mida sadama kvartali praeguses ruumis ei ole. Sellise ruumiga on mõistlik planeerimisel varakult arvestada. Senise kõrgepingeliini koridor annab sellise vööndi rajamiseks hea võimaluse. Vöönd ühendab kokku kaks jõeäärset kaldalõiku, sobitudes väga hästi avaliku ruumi üldisemasse struktuuri ning luues täiendava ruumilise väärtuse. Vöönd annab piki jõeäärt kulgejatele võimaluse mugavaks ja kiireks möödumiseks sadamategevustest, kus vahetu jõeäär ei pruugigi kujuneda sedavõrd mugavaks kulgemisruumiks.

Seejuures tuleb eriti oluliseks lugeda haljasvööndi sihi tähtsus kogu linna kergliiklus-struktuuri jaoks. Praegu puudub mugav teekond kesklinnast lõunapoolsetesse linnaosadesse. Sellise ühenduse saab luua, kasutades jõeäärt ja senist sadamaraudtee koridori. Pakutav haljasvöönd senises kõrgepingeliini koridoris moodustaks olulise osa sellest terviklikust teekonnast. Kergliiklustee kvaliteedi loob muuhulgas asjaolu, et siht kulgeb Võidu ja Sõpruse silla alt läbi. Siht ristub harva liiklusvoogudega ning tee pikikalle jääb igas lõigus laugeks, mis võimaldab mugava jalgrattaliikluse kogu pikkuses ning edasi erinevatele tänavatele või piki jõeäärt.



Turu asukoht ja lahendus.

Peame mõistlikuks lähtuda olemuselt võistlusülesande p 2.2 pakutud alternatiivsest turu asukohast mitte olemasolevast. Sellel on palju põhjuseid. Võrreldes turu praeguse asetusega võimaldab uus paigutus siduda kogu võistlusala paremini linnaga, võimaldab selgema struktuuri logistikale ja avalikule ruumile. Turg kujuneb kogu võistlusala ühendavaks avalikuks ruumiks. Avaturu lahendusest sõltub maa-ala ruumi funktsioneerimine ja kvaliteet. Seepärast loeme turu võistlustöö lahenduse keskseks ruumiliseks elemendiks ning lahendame seda veidi põhjalikumalt, pakkudes kolme või nelja erineva tasandi üldlahendused.



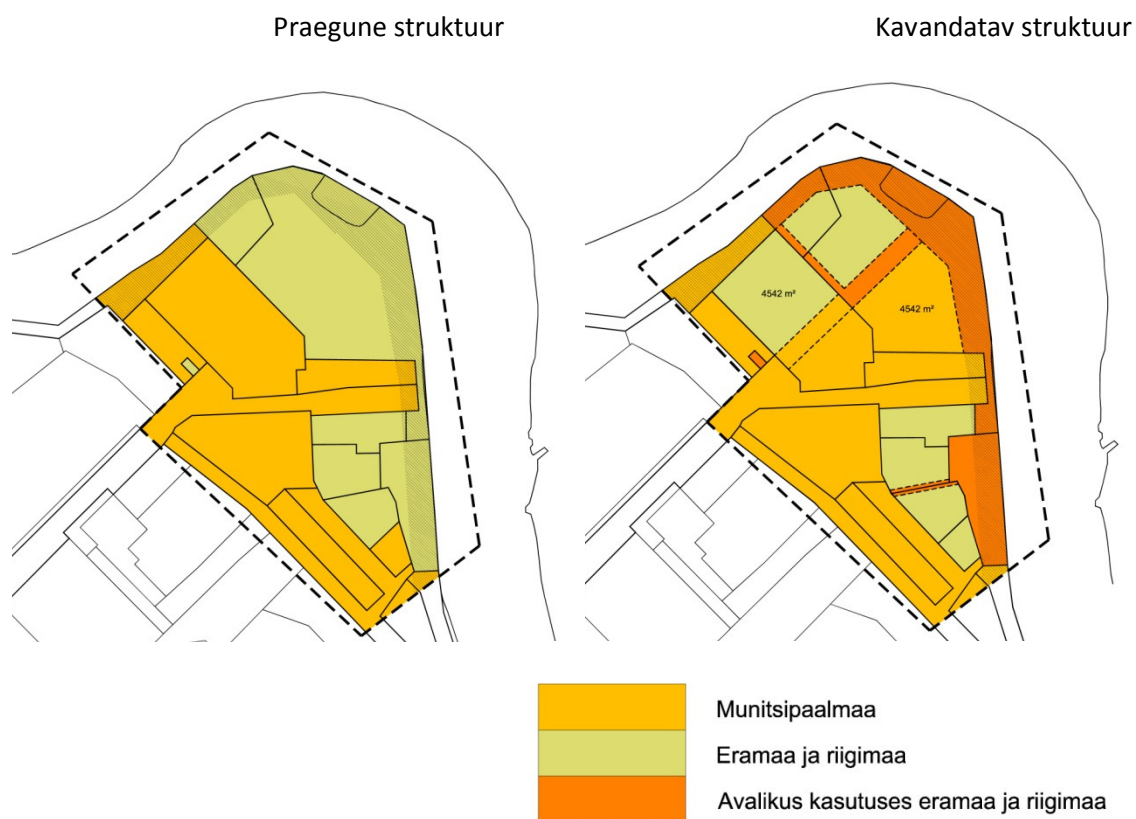
1. Jõuline katus. Turualale saab lisada ühtse katuse, sest müügikohtadele tekiksid väiksemad katused nagoonii. Katus mõjub visuaalselt jõulise, kaugelt äratuntava sümbolina ja maa-ala iseloomustava keskse elemendina.

2a. Turukioskite ülemine tasand võimaldab müügiala laiendada ja pakub erinevaid vaateid kõrgemalt.

2b. Turuala maapind jaotub avalikuks ja suletavaks osaks. Turuvärvasse moodustub linnaväljak, mis toimib aktiivsel ajal samuti turuna. Turuala sissepääsud on kõigis nurkades, avades turgu maksimaalselt linnaruumile. Turuvärvava väljakul ja kinnisel turualal on mõistlik arvestada ka muu mitmekesise eluga peale tavapärase ostu-müügi (seal võib olla kohvikuelu, laste mänguala, väiksem lava esitlusteks jm).

3. Parkimistasand. Turu parkimine on mõistlik lahendada turualusel parkimistasandil, kuhu saab luua ka mugavad vertikaalühendused (lisaks treppidele ka liftid, sõidukite panduse kõrval ruum ka muudele ratastel liikumisvahenditele) liikumiseks turu tasapinna, ümbritseva avaliku ruumi ja parkimistasapinna vahel. Oluline on mugav liikumine koos müüdava või ostetud kaubaga turulettide ja parkimiskoha vahel. Ilmselt on loomulik, et turul käiakse tihti autoga, sest kauba kohaletoomine ja äraviimine poleks mugav jalgsi või ühistranspordiga. Seetõttu on turuga seotud parkimisvajadus paratamatult suur, kuid turuparklat saab riskasutada ümbritsevate hoonete vajadustega.

Krundi- ja omandistruutuur



Peame mõistlikuks lähtumist olemasolevast era- ja riigimandi krundistruktuurist, et võimaldada samm-sammuline paindlik areng.

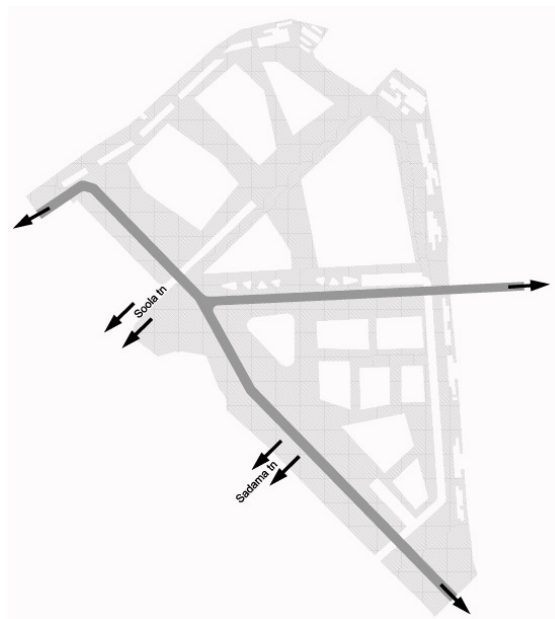
Erandina tuleb turu arendamiseks teostada vahetustehing vastavalt võistlusülesande p 2.2. Linn ja omanik vahetavad 4542 m² suuruse maatüki.

Olemasolev munitsipaalomand jääb muus osas samaks ning nende tükide vahelised piirid pole olulised. Erandina saab linn 689 m² suuruse kinnistu Väike-Turu 12 võõrandada.

Avaliku tänavavõrgustiku ja jõeääre maa jääb osaliselt era- või riigimandi alale, mis peab omandist sõltumata jääma avalikuks.

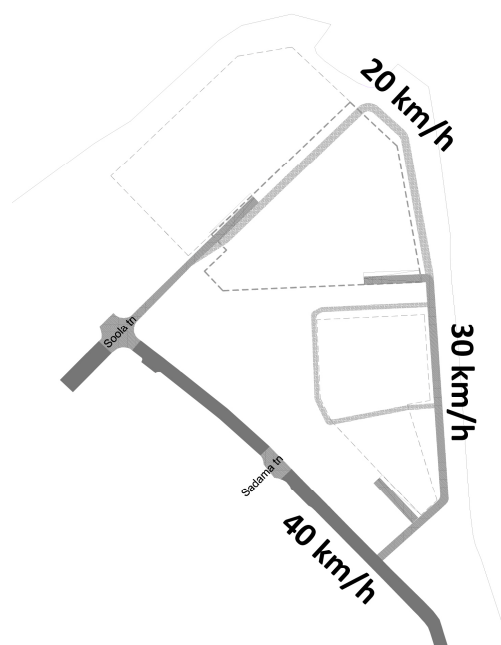
Tänavavõrgustiku, liikumise ja parkimise lahendus

Maa-ala avalik teedevõrgustik kujuneb põhimõttel, et jalgsi saab igalt poolt igale poole, otse ja mugavalt. Hooned suhtlevad otse avaliku ruumi võrgustikuga. Avaliku ruumi struktuuris eristuvad peamised läbivad kergliiklusteed.



Sõidukite liikumiteed moodustavad osa tänavavõrgustikust. Olemasolev Väike-Turu tänav on peamine sõidukite liikumistee (Soola ja Väike-Turu ristmiku ala on mõistlik rahustada, võimaldades ka diagonaalse jalgsiületuse). Sellelt hargnevad teed maa-aluste parklate ligipääsuks, kus liiklus on mõnevõrra rahustatud võrreldes Väike-Turu tänavaga. Lisaks parklate ligipääsuteedele saab maa peal sõidukiga liikuda nagu õuealal, koos peatumisvõimalusega ning hoonete, turu ja sadama teenindusega. Sõiduteed eristuvad vastavalt kolmele tasemele:

- tavalise linnatänavaga sõidutee (40 km/h)
- rahustatud liiklusega sõidutee (30 km/h)
- sõidutee õuealal (20 km/h)



Turualust parklat (u 300 kohta) saab laiendada Soola tänava ja jõe vahele kavandavate hoonete alla (u 170 kohta). Lisaks on võimalik rajada eraldi maa-alune parkla (u 150 kohta) Väike-Turu tänava, jõe ja turusilla pikenduse vahelise kvartali alla.

Oluline on olemasolev bussipeatus Väike-Turu tänaval, kuhu on mõistlik tuua bussiliine juurdegi, et võimalikult palju külastajaid tuleks siia ühistranspordiga. Bussiotajate ala saab laiendada, lisada varikatuse ja mõne müügikioski ning siduda mugavalt haljasvööndi ja turuvärvaga.